

Tweede Kamer  
Vaste commissie Infrastructuur en Waterstaat  
[cie.iw@tweedekamer.nl](mailto:cie.iw@tweedekamer.nl)

Geachte leden van de vaste commissie Infrastructuur en Waterstaat,

Onlangs ontving u van de minister van Infrastructuur en Waterstaat het nieuwe Kader Lichte Elektrische Voertuigen (13 juli 2021). Graag wil ik u vanuit het LEV Kenniscentrum (verbonden aan de Hogeschool Arnhem Nijmegen) enkele additionele overwegingen en adviezen meegeven, welke van invloed kunnen zijn op uw beraadslaging betreffende het genoemde Kader.

Arnhem, 23 juli 2021

Onderwerp  
Kader Lichte Elektrische  
Voertuigen (LEV)

De verdergaande ontwikkeling van micromobiliteit en de LEV markt zien wij als belangrijke voorwaarde voor het halen van de klimaatdoelen. Dit is ook als zodanig opgenomen in het klimaatakkoord. In het nieuwe LEV kader zijn een aantal keuzes gemaakt die een nadelig effect zullen hebben op de ontwikkeling van de LEV markt, zonder een aantoonbaar positief effect op de verkeersveiligheid. Dit geldt met name voor twee groepen voertuigen, te weten de e-steps (categorie 1b) en de 'zware' e-bakfietsen (categorie 2a en 2b) voor welke, volgens het voorstel, de Brommerrichtlijn (168/2013) van toepassing wordt.

Kenmerk  
LEV-KC20210723

Voor e-steps veronderstellen wij dat deze een belangrijke rol kunnen spelen in de transitie naar autoluwe steden, zowel door privé gebruik als in deelconcepten, zoals dat ook in veel andere Europese landen het geval is.

E-bakfietsen hebben aangetoond dat deze veel kleine (particuliere en zakelijke) autoritten kunnen vervangen. Hieronder schets ik enkele gevolgen van het voorgestelde kader voor deze twee groepen voertuigen en geef ik enkele adviezen ter overweging.

Ten eerste maakt de minister in het kader een onderscheid tussen lichte voertuigen met trapondersteuning (categorie 1a) en zonder trapondersteuning (categorie 1b). De onderbouwing voor het nut en de noodzaak van dit onderscheid ontbreekt. Voor veel lichte voertuigen zonder trapondersteuning, zoals een e-step of e-driewieler, geldt dat de techniek en het functioneel gebruik vergelijkbaar is met die van de e-bike. Het al dan niet 'trappen' heeft voor zover bekend geen relatie met de veiligheidsrisico's. Dat het nieuwe kader toch aanmerkelijk zwaardere eisen stelt aan deze categorie 1b, zal de innovatie, introductie en groei van deze LEV's belemmeren. Hierdoor zal de uitfasering van de brommer en scooter met verbrandingsmotor - en daarmee ook de verduurzaming van de stedelijke mobiliteit - kunnen vertragen.

Advies: overweeg om de lichte voertuigen in categorie 1b gelijk te stellen aan de e-bike in categorie 1a.

Ten tweede stelt de minister in het nieuwe kader voor dat e-bakfietsen die lichter zijn dan 55 kg in de categorie 'e-bike' (categorie 1a) vallen. Met deze voertuigen mogen maximaal twee kinderen vervoerd worden. Gezinnen met drie kinderen zijn daarmee aangewezen op de zware categorie bakfiets (categorie 2b) welke niet alleen duurder is in aanschaf maar ook specifieke eisen stelt aan de minimum leeftijd (18) van de bestuurder, een verzekering, een kenteken en rijbewijs. Verwacht kan worden dat door deze combinatie van eisen groepen consumenten terugvallen op het gebruik van de auto.

De keus voor de relatief lage grens van 55kg zal ook nadelige effecten kunnen hebben op de ontwikkeling van emissie-loze stadslogistiek aangezien deze grens niet aansluit bij de huidige praktijk van de logistieke dienstverlening. Een nadere duiding van de impact van de nieuwe regelgeving voor de elektrische bakfietsen treft u aan in het rapport van Antea, welke door de minister is bijgevoegd aan de toegestuurde stukken.

Advies: heroverweeg de grenswaarden voor de categorie indeling van de e-bakfietsen.

Een derde punt van aandacht is de keuze van de RDW voor het stellen van overwegend technische productveiligheidseisen en niet voor functionele veiligheidseisen. De keuze voor deze systematiek beperkt de ruimte voor verdere technische ontwikkeling van (de veiligheid van) lichte elektrische voertuigen. Eén voorbeeld hiervan ter toelichting: de vereiste luchtband op een e-step stagneert de ontwikkeling van nieuwe technische oplossingen teneinde eventueel gewenste vering te realiseren en daarmee de veiligheid te verbeteren. De 'alternative means of compliance' zoals hiervoor wordt opgenomen in de Nederlandse regelgeving geeft onduidelijkheid in de markt en zal een onzeker, kostbaar en langdurig proces kunnen betekenen voor de fabrikant die zelf de veiligheid van een alternatief moet aantonen. Dit kan een negatief effect hebben op zowel de veiligheid als op de innovatie van voertuigen en (duurzame) mobiliteitsconcepten.

Advies: overweeg de nadruk op de systematiek van functionele veiligheidseisen in plaats van de nadruk op technische eisen.

Advies: Overweeg om 'alternative means of compliance' als onderdeel van de regelgeving zoveel mogelijk te beperken.

Tot slot is er aantal ontwikkelingen op Europees niveau die wellicht van belang zijn voor uw beraadslaging. Ten eerste heeft de Europese Commissie een voorstel gedaan voor een herziening van de Machinerichtlijn, die thans nog geldt als fundament voor de bestaande regelgeving. In de nieuwe Machinerichtlijn worden voertuigen uitgesloten, waardoor deze richtlijn op termijn niet meer als fundament kan gelden. Tevens wordt in Brussel gewerkt aan een Europees kader voor LEV's waarbij functionele veiligheidseisen worden overwogen. Wij onderschrijven dit uitgangspunt, welke ook is voorgesteld in het onderzoeksrapport van TRL (zie bijlage), uitgevoerd in opdracht van de Europese Commissie. In dat zelfde rapport wordt ten aanzien van de e-steps (categorie 1b) gepleit voor 'zelfcertificering' conform de Europese norm voor Personal Light Electric Vehicles (PLEV EN17128). Ik breng dit graag – wellicht ten overvloede –

bij u onder de aandacht, opdat de mogelijkheden voor innovaties, ook op het gebied van veiligheid, maximaal kunnen worden benut.

Ik hoop dat ik middels deze brief enkele overwegingen aan uw beraadslaging heb kunnen toevoegen. Indien u behoefte heeft aan nadere informatie over de impact van de nieuwe regelgeving op de ontwikkeling van duurzame stedelijke mobiliteit en mijn eventuele adviezen hieromtrent, dan ben ik daarvoor uiteraard beschikbaar.

Voor nadere informatie over de achtergronden en werkzaamheden van het LEV Kenniscentrum van de HAN verwijs ik u graag naar [www.lev-kenniscentrum.nl](http://www.lev-kenniscentrum.nl).

Met vriendelijke groet,



Pieter Dekker  
Projectleider  
Hogeschool Academie voor Engineering en Automotive  
HAN Automotive Research  
LEV-Kenniscentrum



06-24.25.1449

[pieter.dekker@han.nl](mailto:pieter.dekker@han.nl)

[www.lev-kenniscentrum.nl](http://www.lev-kenniscentrum.nl)